AUTO i SPORT



Rok I
Nr. 3
Miesięcznik Ilustrowany
WARSZAWA
Listopad 1930
•
Cena 30 gr.



MIEJSKIE ZAKŁADY SAMOCHODOWE
Kraków-Dębniki, ul. Barska 12.
TELEFON Nr. 4082.
L dz: 160 30

Kraków, dnia 7. lutego 1930.

P.T.

Polska Spółka Akcyjna "Dunlop"
Rubber Company S. A.

w Warszawie,
Aleja Ujazdowska 49.

Zgodnie z życzeniem P.T.Firmy stwierdzam, że przeprowadzona przez P.T.Firmę 'Polska Spółka Akcyjna DUNLOP Rubber Company S.A." zamiana kół masywnych /pełnych/ przy samochodach ciężarowych 5-tonowych marki "De Dion Bouton" Typ J.V. obsługujących Zakład oczyszczenia miasta w Krakowie zadowoliła w zupełności tutejsze wymagania.

Pneumatyki, dętki i koła tarczowe żelazne marki "Dunlop" dla ogumienia "Straight Side" wymiaru 38 x 7 pracują od czasu zamiany przez 14 miesięcy bez zarzutu, nie powodując najdrobniejszych nawet reklamacji.

W czasie wymienionym opony przebyły w pracy po około 21.000 km przy normalnem nieznacznem zużyciu.

Z należnem uszanowaniem

Kierownik M. Zakładów samochodowych

Drozdowski

Rok I. Warszawa, Listopad 1930 Nr. 3

AUTO i SPORT

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY

OLYMPIA SHOW (WYSTAWA SAMOCHODÓW W LONDYNIE)

W ogromnych halach Olympii została otwarta w połowie ubiegłego miesiąca Londyńska Wystawa Samochodów, obejmująca, poza firmami angielskiemi, największe firmy francuskie, włoskie, amerykańskie, belgijskie i austrjackie.

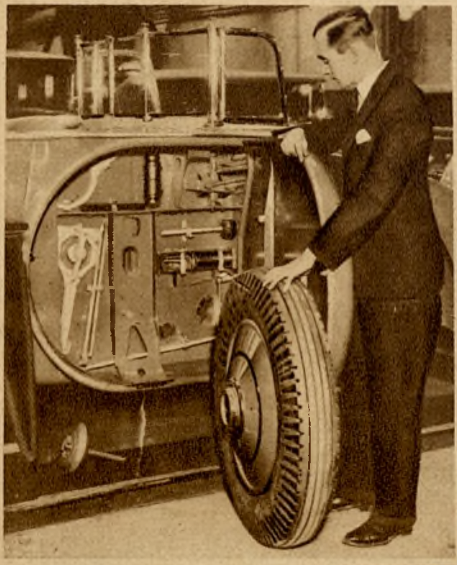
Należy stwierdzić to na wstępie — wpływ całej tej produkcji światowej na samochody angielskie wyraża się przedewszystkiem w znacznem obniżeniu podwozi, nawet u Rolls-Royce'a. I mimo, że wśród tańszych samochodów utrzymała się przewaga liczbowa 4-cylindrówek — jest wyraźna tendencja w kie-



Ogromny gmach „Olympji", w którym mieści się londyńska wystawa samochodów.



Widok ogólny. Jedna z hal wystawowych.



Skrzynka do narzędzi, w której mieści się koło zapasowe („Rolls—Royce").

runku pomnożenia cylindrów. Nawet na 12 HP widzi się teraz 6-cylindrowe bloki.

Największe zainteresowanie budzą, rzecz prosta, małe samochody, zwłaszcza 750 cm³, tak rozpowszechnione w Anglji. Poza Austinami, które przez długi czas były w tej kategorji prawie bezkonkurencyjne, widzimy teraz cały szereg samochodów „baby" — Triumph, Wolseley, Morris, M. G.

Z pośród lekkich samochodów wyróżniają się 4-cylindrowe (1-litrowe) A. J. S., 6-cylindrowe (1 ½-litr.) Alfa Romeo, Alvis — o przednich kołach napędowych, oraz Armstrong-Siddeley.

Dalej wymienić należy 4-cylindrowe Aston-Martin, Fiat, Bugatti, Bianchi i Derby. Bardzo rozpowszechnione w Anglji są również Hampton i Frazer-Nash. Belgja reprezentowana jest przez ogólnie znana Imperia.

Ale i francuskie marki — Citroën, Renault, Peugeot — zwłaszcza Citroën, który w Anglji zwycięsko wychodził, jak dotąd, z walki, toczącej się między nim a Ford'em i Chevrolet — cieszą się powodzeniem. 4-cylindrowy Citroën, zmontowany w Anglji, jest tańszy od Forda; 6-cylindrowy zaś — tańszy od Chevrolet. Na uwagę zasługuje Trojan, który się wyróżnia osobliwą konstrukcją silnika, umieszczonego z tyłu.

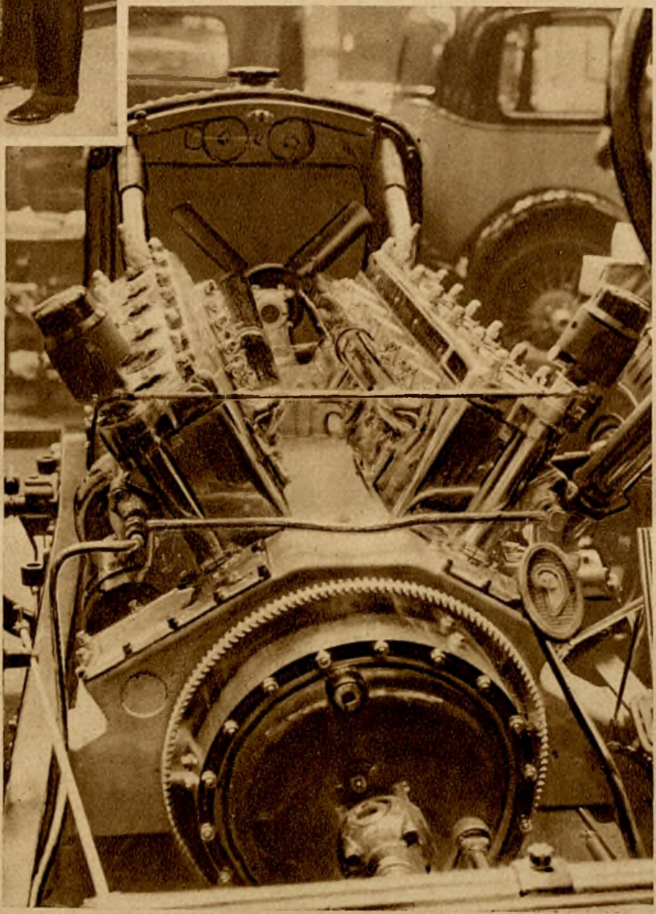
Anglja specjalną zawsze darzyła sympatją „cycle cars" i samochody „baby". Pierwsze jednak stopniowo znikają; mnożą się natomiast, jak to wynika bodaj z tych kilku pobieżnych wzmianek, małe samochody najróżniejszych typów. Produkcja angielskiego przemysłu samochodowego wykazuje zresztą bardzo wyraźnie, że te właśnie samochodziki budzą nietylko zainteresowanie mniej zamożnych sfer, ale i sfer silniejszych finansowo — a nawet wybrednych automobilistów. Z pośród wspomnianych marek — „Hornet" Wolseley'a, „Scorpion" Triumph'a, „Major" Morris'a i „Twelve" Armstrong Siddeley'a — wszystkie 6-cylindrowe, doskonale wykończone, kosztują od 175 do 270 funtów sterlingów czyli od 30% do 50% taniej, niż inne samochody angielskie tej samej klasy.

Obok tych małych samochodów najsilniej reprezentowane są samochody sportowe. Wspomnieliśmy już o Alvis i Aston-Martin. Wymienić należy również Riley, Invicta, Lagonda i t. d.

Z pośród samochodów luksusowych — Rolls-Royce, Daimler (angielski), Bentley i Lanchester — które stanowią nietylko odrębną klasę, najwyższą, ale wykazują dużo interesujących ulepszeń — należy wymienić przedewszystkiem 12-cylindrowy Daimler, którego mechanizm stanowi przewrót, lub conajmniej zupełną nowość, w zastosowaniu do samochodów.

Daimler używa t. zw. przez siebie „hydraulicznego koła zamachowego". Szczegółów brak; z zewnętrznego wyglądu i z rozdawanej na wystawie broszury można jednak wnioskować o sposobie sprzęgania. Drążone koło przy motorze zawiera pewną ilość płynu — oliwy albo gliceryny. W stanie spoczynku płyn znajduje się na dnie cylindra, utworzonego przez wydrążone koło. Podczas obrotów motoru, cylinder wciąga płyn w ruch wirowy. Płyn ten, w miarę zwiększania się szybkości, dąży do przyjęcia kształtu cylindra koncentrycznego z kołem zamachowem, i wciąga w ruch obrotowy tarczę wału Kardanowego, zaopatrzoną na swoim obwodzie w zęby lub łopatki.

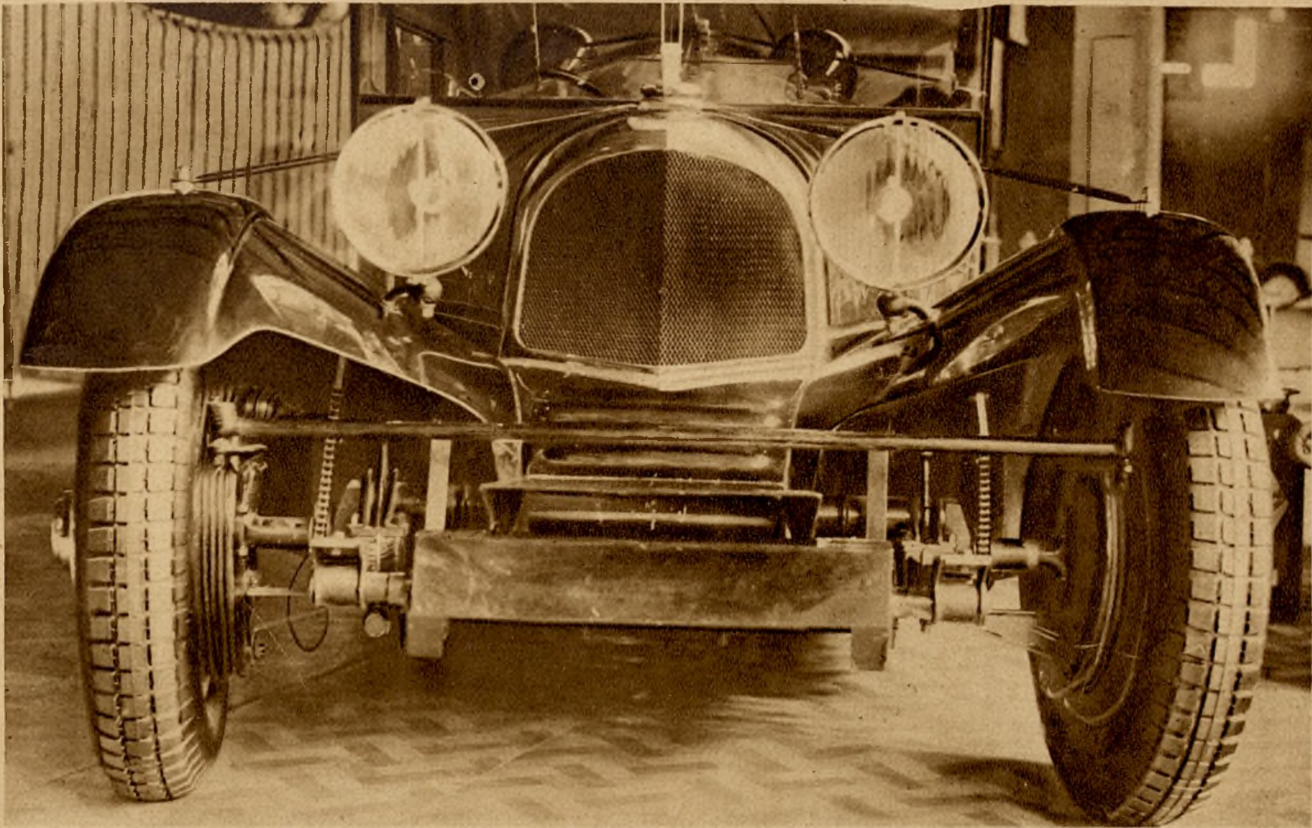
Przy małych szybkościach więc będzie ślizganie — wobec tego, że płyn nie pokrywa



Nowy 12-cyl. silnik „Daimlera" (angielskiego).



Idealne umieszczenie kół zapasowych („Talbot").



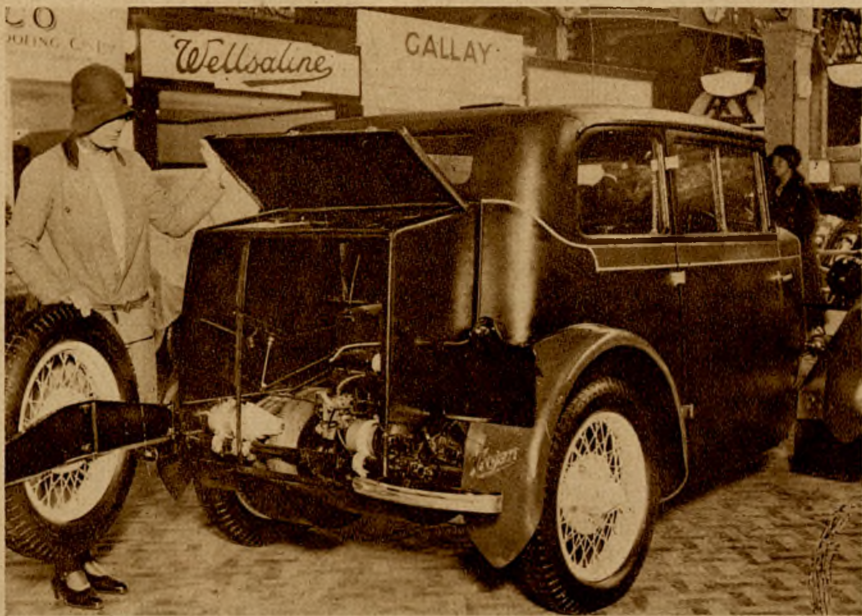
Nowy „Voisin" o przednich kołach napędowych.

Jeszcze całego wnętrza cylindra i nie działa na wszystkie łopatki — przy wielkich szybkościach zaś, wskutek siły odśrodkowej, płyn spręża się i działa podobnie do stałego ciała. Ślizganie więc będzie wówczas minimalne. Konstruktor zapewnia, że przy normalnych szybkościach ślizganie tego sprzęgła nie przekroczy 2%.

Nie trudno zdać sobie sprawę z konsekwencyj użycia takiego sprzęgła. Przedewszystkiem przyrząd jest automatyczny: odrazu włączamy sprzęgło (potem wystarczy dodać gazu); stopuje się zaś przez wyłączanie gazu, bez wyłączania sprzęgła. Motor zresztą może działać jak hamulec, ponieważ przenoszenie jest odwracalne. Dalej — zmiana biegów typu epicykloidalnego z kołami zazębionemi na stałe, rządzona jest przy pomocy zwykłej rączki na kierownicy. Wystarczy przekręcić tę rączkę, potem włączyć sprzęgło — i bieg jest włączony.

Gdybyśmy, jednem słowem, chcieli określić ogólny charakter wystawy londyńskiej, nazwalibyśmy ją wystawą nowych systemów przekładni — gdyż ta właśnie część samochodu została poddana najbardziej systematycznym badaniom. Producenci angielscy wyszli z założenia, że automobiliści żądają dziś przedewszystkiem łatwego i cichego działania maszyny, bez wstrząsów przy przełączaniu biegów.

Uderzający jest fakt, że wszystkie — za nielicznymi wyjątkami — samochody wystawowe zaopatrzone były w opony Dunlop. Jest to nowy wielki sukces, dobitnie świadczący o hegemonji tych opon na rynku światowym.



Silnik w bagażniku! (Nowy 10 HP. „Trojan").

Na stronie tytułowej:
S. C. H. Davis i hrabia March, na samochodzie „Austin"(opony Dunlop), zwycięzcy w wielkim wyścigu w Brooklands.

PRZEZ HISZPANJĘ

Myśl odbycia samochodem podróży turystyczno-krajoznawczej dookoła świata nęciła mnie oddawna. Kilka lat zrzędu jednak stawały na przeszkodzie względy natury finansowej i zawodowej — tak, że dopiero wiosną bieżącego roku plan mój konkretnie dojrzał.

Kupiłem „coach" ostatniego typu Forda, który poleciłem specjalnie przystosować do trudnych warunków wielkiego raidu. Przednie fotele zostały tak przebudowane, że — złożone — tworzyły wygodne posłania, z których też często korzystaliśmy w bezludnych okolicach, lub w wypadkach przepełnienia w hotelach. Bagaże zaś pomieścił olbrzymi kufer za wozem.

Szczególny nacisk położyliśmy — oczywiście — na wybór



Na granicy francusko-hiszpańskiej. Celnicy hiszpańscy są niezwykle uprzejmi.

opon, toteż zaopatrzyliśmy się w opony „Dunlop-Fort". Na decyzję w tym kierunku wpłynęła moja wieloletnia praktyka automobilisty.

Trasa naszego raidu w Europie wiodła przez Berlin, Luxembourg do Brukseli; stamtąd przez Paryż na południe Francji. Po zwiedzeniu Riwjery zboczyliśmy do Szwajcarji, poczem piękną drogą wzdłuż morza Śródziemnego udaliśmy się do Biarritz. Początkowo mieliśmy zamiar wsiąść już w Marsylji na okręt, by udać się na drugą półkulę, postanowiliśmy jednak skorzystać z okazji i poznać ojczyznę Don Juana i płomiennych Dolores.

Z Biarritz do San Sebastian ciągnęła prawdziwa wędrówka ludów, żądnych widoku odbywających się tego dnia walk byków. Piękną autostradą nadmorską waliło jedno auto za drugiem. Z całej Hiszpanji jechali turyści, nie mówiąc już o setkach samochodów z emblematami innych państw. Ale nasz wóz budził największe zainteresowanie! Stale gromadziły się grupki ludzi, którzy odczytywali napisy raidowe, oglądali liczne nasze plakiety i chorągiewki. Ze zdumieniem skonstatowaliśmy, że policja z szacunkiem salutuje, gdy przejeżdżamy, i toruje nam drogę wśród tłumu. Przechodnie niekiedy uchylali kapelusza.

Niezrozumiałe to zjawisko wkrótce się wyjaśniło.

Gdy pozostawiliśmy wóz na placu postojowym, podszedł do nas patrol żandarmerji. Pstro umundurowani żandarmi obeszli wóz dokoła, potem grzecznie poprosili po francusku o wylegitymowanie się, wreszcie zwrócili uwagę na hiszpańską chorągiewkę, powiewającą przy masce. Wyjaśniliśmy, że zawsze obok biało-czerwonego proporczyka naszego kraju wywieszamy barwy państwa, w którym przebywamy. Wówczas żandarmi zakomunikowali nam, że prawo umieszczania na samochodach chorągiewek prostokątnych o barwach państwowych mają tylko najwyżsi dostojnicy, gubernatorowie prowincyj, ministrowie itd. Proporczykami takiemi oznaczone są również wozy, należące do parku królewskiego.

Przez pół dnia korzystaliśmy więc z honorów królewskich. Ale musieliśmy proporczyk przyciąć teraz trójkątnie.

W Hiszpanji istnieje cały szereg szczegółowych przepisów, dokładnie normujących honory, jakie przysługują samochodom dostojników państwowych — i przepisy te są skrupulatnie przestrzegane. Między innemi nie wolno używać osobom prywatnym samochodów koloru niebieskiego; barwa ta jest zastrzeżona dla członków rodziny królewskiej.

Tego dnia panował nieznośny upał. Najbardziej wytworni gentlemeni paradowali bez marynarek pod palmami wspaniałych *„awenid"* i bulwarów San Sebastian.

Gdyśmy opuszczali wybrzeże biskajskie, udając się w stronę Madrytu, pot lał się z nas strumieniami. Często gęsto napotykaliśmy samochody, którym na skutek gorąca popękały pneumatyki. Ale nasze Dunlopy, mimo afrykańskiego żaru, trzymały się doskonale; nie mieliśmy z niemi żadnego kłopotu.

Pisząc o szosach hiszpańskich, niepodobna nie użyć superlatywów. Przejechaliśmy byli Niemcy, Francję, Belgję, Włochy i Szwajcarję; we wszystkich tych krajach drogi są znakomite, ale nie wytrzymują porównania z hiszpańskiemi.

Autostrada San Sebastian — Madryt nie ma chyba sobie równej w Europie. Żal poprostu się zatrzymać. Mieliśmy zamiar urządzić postoje, ale piękno drogi skusiło nas: jechaliśmy bez przerwy, zatrzymując się tylko dla tankowania benzyny.

Droga ta — to tor wyścigowy. Szerokości przeszło 7 metrów, równa jak stół, a przytem o szorstkiej nawierzchni — co



Na pięknych drogach samochodowych spotyka się jeszcze staro-iberyjskie zaprzęgi.

NA DUNLOPACH

zmniejsza znacznie niebezpieczeństwo poślizgu, nawet po ulewnym deszczu, gdy na asfaltowych drogach francuskich i włoskich niesposób po deszczu rozwinąć szybkości.

Największą jednak rozkoszą automobilisty-sportowca, podróżującego po Hiszpanji, są pochylone krzywizny, t. zw. bandy na wszystkich zakrętach. Dzięki nim na wirażach nie potrzeba zwalniać; można je brać jak na wyścigowym torze.

Okolica piękna. Gdzieniegdzie widać gaje pinij.

Mnóstwo cytryn, pomarańczy i winnic.

Zaledwie jednak wjechaliśmy na teren Kastylji, krajobraz zmienił się zupełnie. Gaje i owoce ustąpiły miejsca skałom, okolica — jak pustynia, wyprażona przez słońce. Coraz mniej również osad ludzkich.

Madryt zjawia się tak niespodziewanie, jakby z pod ziemi wyrósł. Jedzie się między skałami, i nagle wjeżdża się do miasta. Wzgórza do ostatniej chwili je zasłaniają. I ten kontrast między wybiedzoną, wyschniętą okolicą a przepychem Madrytu robi ogromne wrażenie. Przed chwilą jeszcze oko odpoczywało na pozbawionych roślinności skałach. Teraz przeskakuje z majestatycznego gmachu na wystawy sklepowe — z olbrzymiego pomnika na wypełniony ludźmi taras kawiarni.

Ruch olbrzymi. Chodnikami płynie pstra fala ludzi, jezdnia zapchana pojazdami wszelkiego rodzaju, od starohiszpańskich zaprzęgów do dwupiętrowych autobusów.

Z nastaniem zmroku, ulice Madrytu przedstawiają feeryczny obraz. Świetlne reklamy madryckie, skomponowane z niewidzianym gdzieindziej umiarem i gustem, przykuwają wzrok — bez porównania lepiej spełniając swe zadanie, niż na zawalonej światłem Friedrichstrasse czy nawet na Polach Elizejskich.

Niestety, za dwa dni odpływał z Barcelony okręt, mający nas zawieźć na drugą półkulę, a miejsca — dla nas i na samochód — były zamówione.

Szosa do Barcelony nie jest tak doskonała, jak trakt Madryt—San Sebastian, niemniej jednak należy do najlepszych w Europie. Pozatem daje ona szereg pięknych widoków. Ziemia tu urodzajniejsza, ludność zamożniejsza niż w Kastylji. Mijamy znów gaje owocowe, łany pszenicy i malownicze białe domki obok winnic.

W Saragossie jest centralna montownia Forda, której poleciliśmy naprawienie kilku drobnych uszkodzeń, oraz przejrzenie wozu. Ale — o zgrozo! — prac tych nie wykonano na czas.

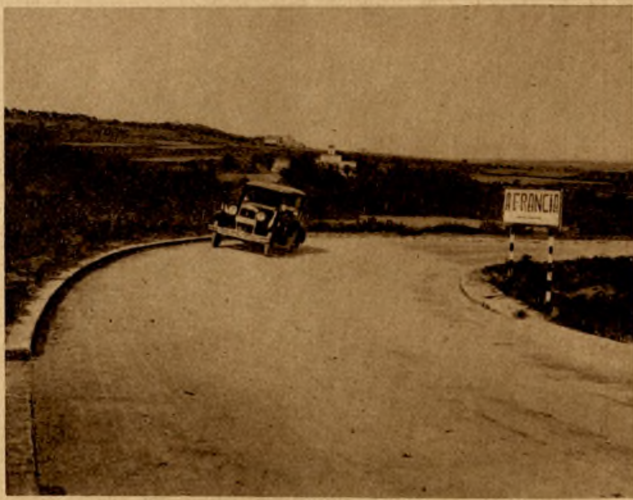
Gdy ruszyliśmy do Barcelony, była jedenasta rano; o drugiej po południu zaś statek „Iberia" z królewsko-hiszpańskiego Lloydu miał w Barcelonie podnieść kotwicę. Nie zdążyć — znaczyło stracić kilkaset dolarów za wykupione karty okrętowe!

Tych z górą dwustu kilometrów z Saragossy do Barcelony, przebytych z średnią szybkością prawie 75 kilometrów na godzinę, nie zapomnę nigdy. Wyciągaliśmy kilkakrotnie do 110 km — a to w dużej mierze dzięki Dunlopom, których poprzecznie użebrowany protektor podnosi o kilka procent wydajność wozu — i punktualnie o godzinie drugiej po poł. zajechaliśmy na molo przystani.

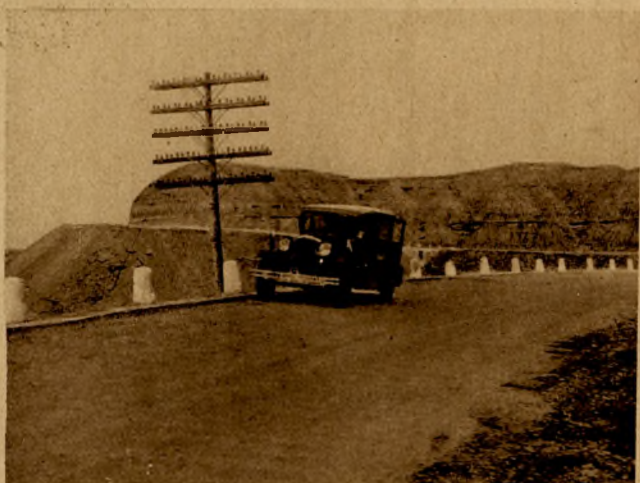
Niestety, „Iberja" już odbijała od brzegu.

(D. c. n.)

Br. Podczaski.







Szosy hiszpańskie należą do najlepszych na świecie. Szczególną ich zaletą są pochylone wiraże, umożliwiające rozwijanie znacznej szybkości.

ZNAWCY ŚWIATA AUTOMOBILOWEGO ORZEKLI, ŻE

ANGIELSKI SAMOCHÓD

„HILLMAN 1931"

8 CYLINDRÓW W JEDNEJ LINJI

jest przy swej stosunkowo niskiej cenie, jedynym samochodem wytrzymującym najlepiej najwyższą szybkość, złe drogi, ciężkie warunki atmosferyczne i długie uciążliwe podróże, a jego wytworna linja, komfortowe wnętrze, wygodne zawieszenie i PRECYZYJNA NOWOCZESNA KONSTRUKCJA — dają kierowcy łatwość prowadzenia, przyjemność pasażerowi i wywołują zachwyt przechodniów.

Hamulce na cztery koła Dewandre Vacuum Servo, nadzwyczajna akceleracja, pewne trzymania się drogi, szyby ze szkła niekaleczącego „TRIPLEX" — taniość w użyciu i taniość w kupnie — to cechy doskonałości tego wozu.



JENERALNA REPREZENTACJA
NA POLSKĘ

ERNEST GILBERT
ŁÓDŹ
EWANGELICKA Nr. 1

WARSZAWA
W. Ładyński
Bracka 16

POZNAŃ
„Komna" Sp. z o. o.
Dąbrowskiego 83/85

KATOWICE
M. Smuda
Jordana 10

TCZEW
Inż. St. Knop
Sambora 2-3



Sterowiec angielski „R. 101" — który uległ okropnej katastrofie pod Beauvais — padł podobno ofiarą zbrodniczego zamachu.

OD WYDAWNICTWA

Chcąc uprzystępnić najszerszym rzeszom, automobilistów, śród których, w ilości 22.000 do 25.000 egz., rozchodzi się nasze pismo,

ŹRÓDŁA OKAZYJNYCH SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW

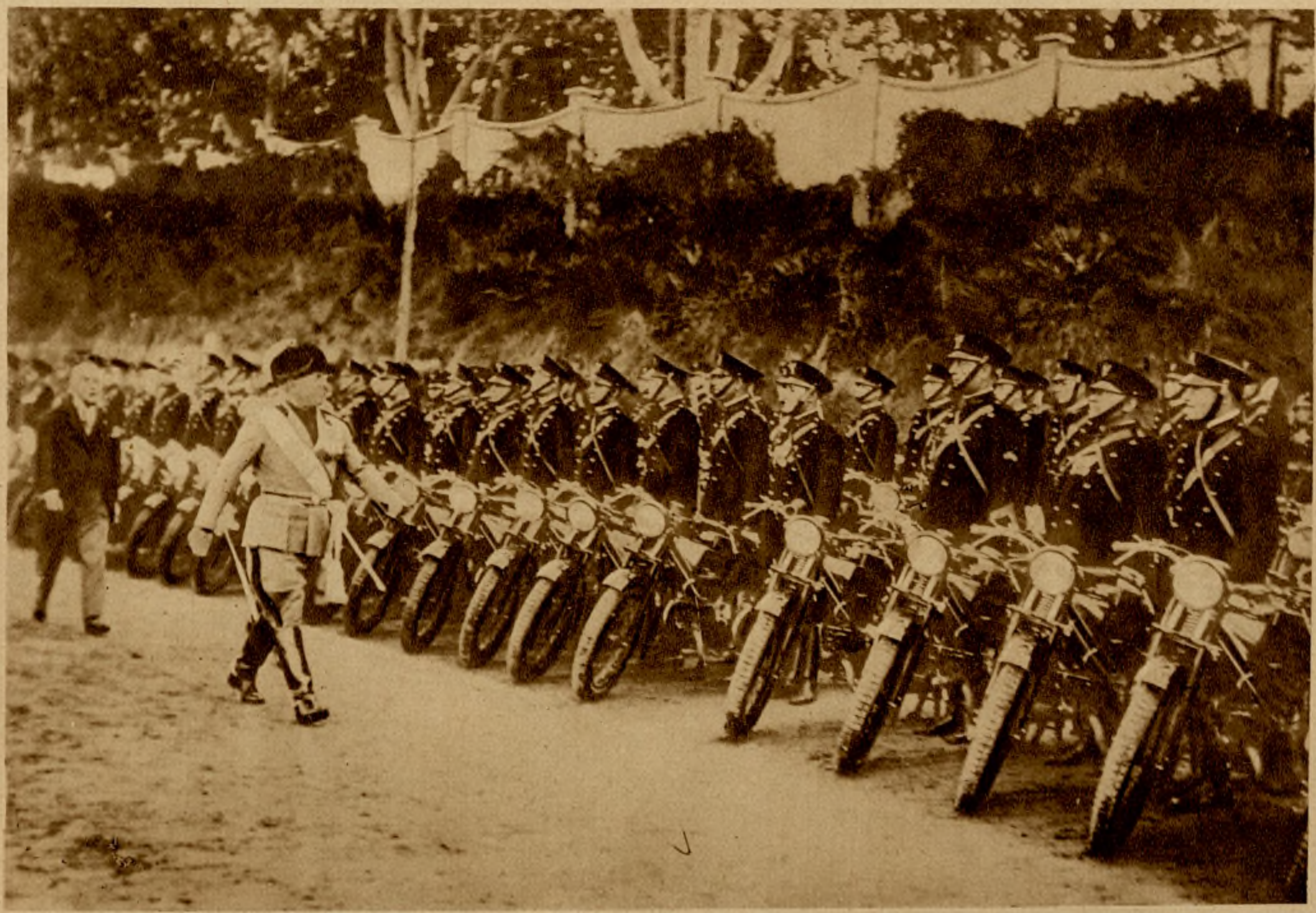
(używanych maszyn), zaprowadzamy rubrykę drobnych ogłoszeń, w której wszystkie nadesłane zawiadomienia będą zamieszczane

BEZPŁATNIE.

Rozmiar jednego ogłoszenia ograniczony jest do maximum 120 liter (petitu)

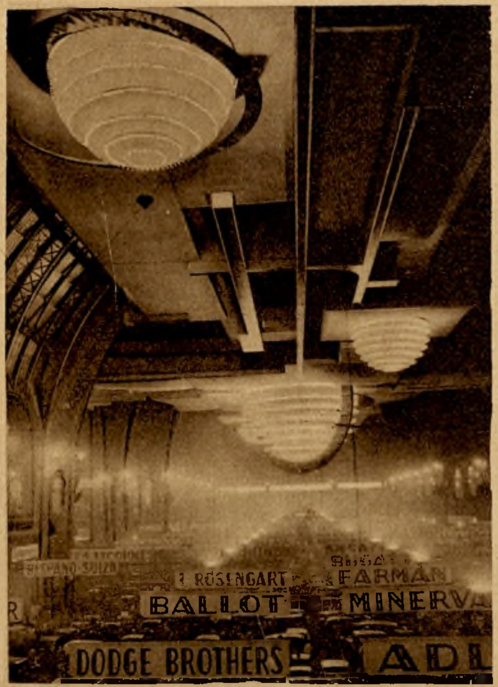
W ogłoszeniu należy podać: markę wozu, model, ilość miejsc, kilometraż, cenę, adres, itp.

Redakcja nie będzie ani przyjmowała, ani przesyłała ofert.

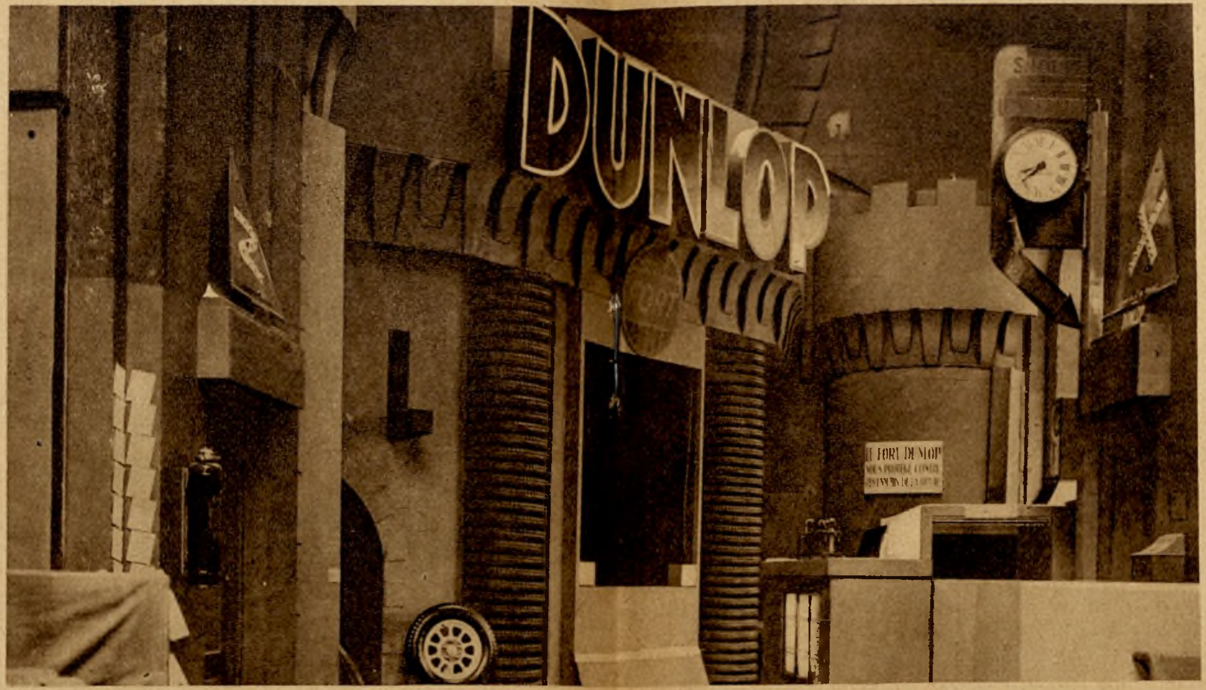


Co roku odbywa Mussolini przegląd rzymskiej policji motocyklowej. Uwagi godny jest fakt, że wszystkie bez wyjątku motocykle policyjne zaopatrzone są w opony Dunlop.

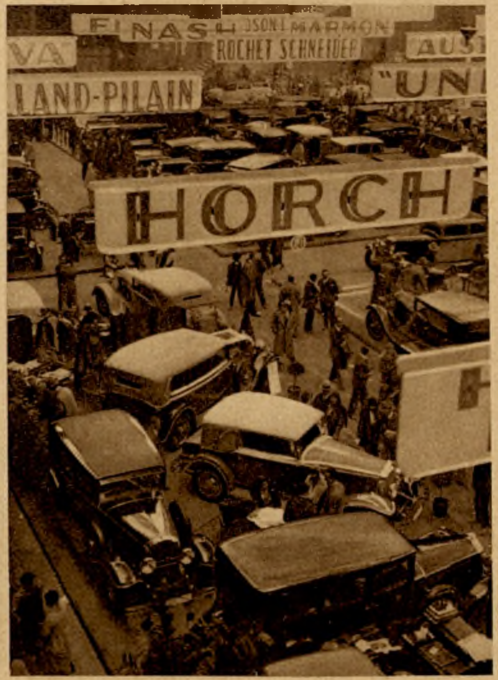
Z SALONU PARYSKIEGO



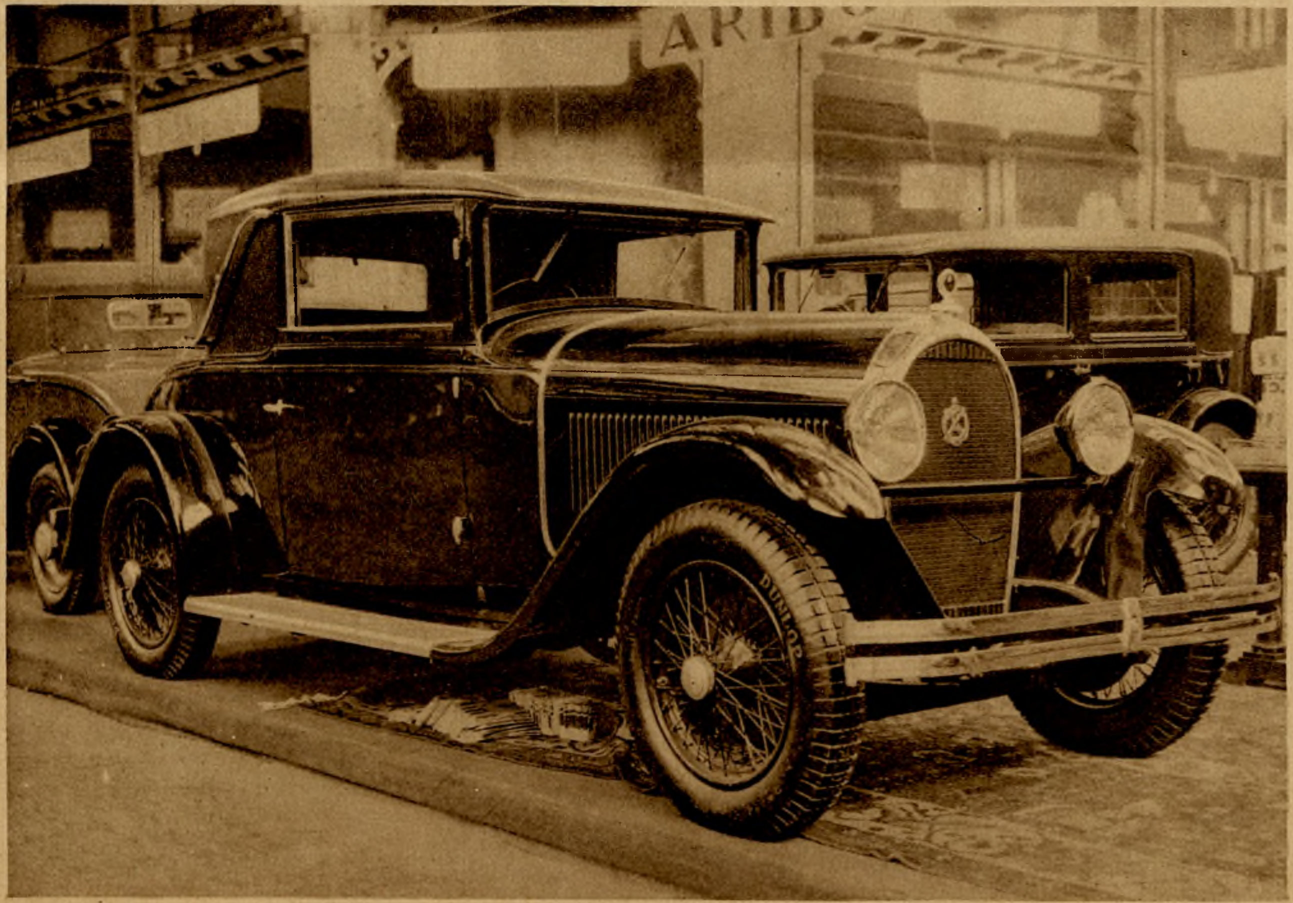
Widok ogólny.



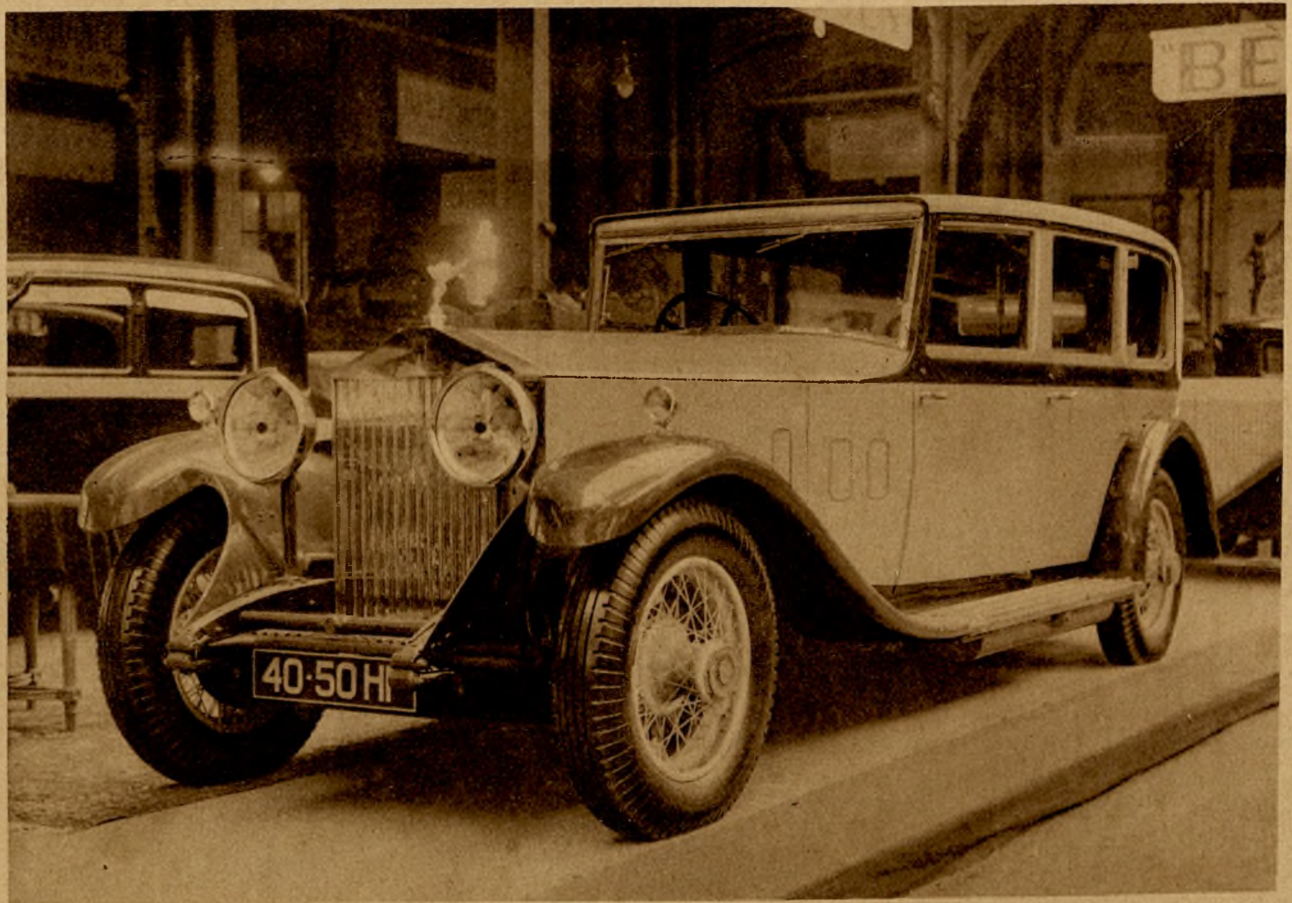
Stoisko Dunlopa.



Stoisko samochodów „Horch“ (opony Dunlop).



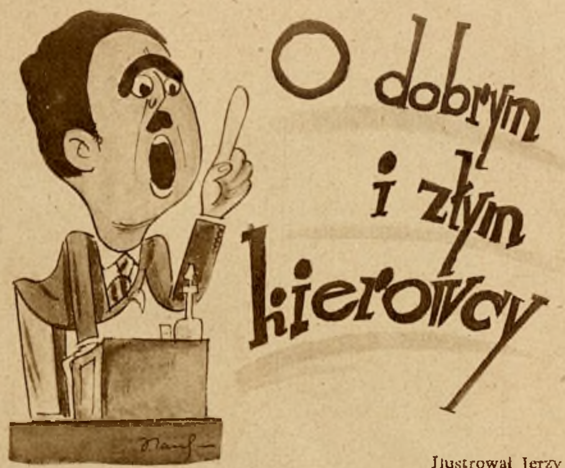
„Hotchkiss“ (opony Dunlop).



„Rolls-Royce“ (opony Dunlop).

MARJAN HEMAR

O dobrym i złym kierowcy



Ilustrował Jerzy Zaruba

(Pogadanka moralna. Copyright by „Auto i Sport").

Prawdziwego automobilistę — wytrawnego, umiejętnego, rasowego kierowcę poznać można po jednym ubocznym szczególe. I to nie za wolantem, nie podczas jazdy — a w rozmowie.

Z tego, jak kto prowadzi samochód, nic nie można wiedzieć. Zdarza się, że byle terminator automobilowy przerzuca wprawnie biegi na ulicach a na szosie wyciąga stodwadzieścia na liczniku, ścina wiraże, zarzuca tyłem, prostuje przód, rozpędza się przed górką, zjeżdża na trzecim biegu na dół — robi wszystko tak samo, jak prawdziwy mistrz — i z tem wszystkiem jeździ źle. Tak jeżdżą zazwyczaj młodzi kierowcy, szczeniaki automobilowe, po jednym sezonie prowadzenia.

Zdarza się, że żółtodziób jeździ solidnie. Przełącza na dwa tempa, pilnuje prawej strony, nogę trzyma zdala od sprzęgła, nie wychodzi ponad sześćdziesiąt, zwalnia przed zakrętem i daje się minąć każdemu, kto z tyłu zatrąbi. Zdawałoby się — umie. Być może. Ale jeżeli nie umie nic więcej — jest jeszcze zawsze złym kierowcą.

Prawdziwa klasa kierowcy nie wynika z technicznej umiejętności jazdy. Technika prowadzenia samochodu jest dziś już bardzo uproszczona i łatwa do opanowania. Silny, elastyczny motor, mała ilość biegów, hamulce wierne jak psy, idealnie umieszczone siedzenie, kierownica, odwietrznik, balans przeważnie doskonały, opony Dunlop, prawo jazdy w kieszeni — tylko gazu i jazda. Do osiągnięcia tego poziomu, tej klasy, w której na oko, trudno odróżnić szczeniaka od mistrza, wystarczy wprawa jednego sezonu.

Gdzież jest różnica?

Różnica leży — jak w każdym dzisiejszym fachu, sporcie i zawodzie — w moralnej kwalifikacji kierowcy.

Nie lubię być źle rozumianym: Moralne kwalifikacje, to nie znaczy, że dobry szofer powinien być pobożny, udzielać biednym jałmużny, głosować na Centrolew, być monogamistą i nie robić bliźniemu swemu, co jemu nie miło. Byłbym naiwny, gdybym w tym sensie rozumiał moralność szoferską.

Wiem przecie z doświadczenia, że automobiliści wykazują najwyższy odsetek poligamistów, że nikt z tak lekkiem sercem nie „pożycza" w garażu z sąsiedniego wozu łyżki do opon, albo niepotrzebnych flachcążków, jak stary dżentelmen-automobilista, i że nigdy nie usłyszy nikt od nikogo tylu malowniczych wyrażeń z dziedziny seksualno-lekceważącej, jak ubogi, który nieopatrznie podbiegnie przed Oazą do drzwiczek doświadczonego automobilisty.

Kwalifikacje moralne kierowcy rozumiem inaczej. Rozumiem je, jako wewnętrzne, już prawie instynktowne poczucie odpowiedzialności za wszystko, co może się podczas prowadzenia samochodu przytrafić — i jemu i maszynie i pasażerom i przechodniom na drodze.

Powiedzmy znacznie prościej: Dobrego kierowcę poznać można w rozmowie, w pokoju, albo w cukierni — po odpowiedzi, jaką nam da na zapytanie —

„Czy boi się pan samochodu?"

„Jakto — czy boję się samochodu?" — odpowiada kierowca, który sam nie był jeszcze przemyślał tej kwestji. „Że obcy wóz na mnie najedzie?"

„Nie o to chodzi" — objaśniamy. — „Czy odczuwa pan strach przed samochodem, jako groźnem bydlęciem? Czy odczuwa pan strach przed samochodem wtedy, kiedy rozdygotana maszyna grzmi na szosie, z pióropuszem białego pyłu zatkniętym w spider, kiedy wskazówka licznika stoi na cyfrze sto dwadzieścia pięć, kiedy wiatr trzepie pana szorstką niewidzialną płachtą w usta i policzki, kiedy pan, pochylony nad trzepocącą w dłoniach kierownicą, czuje i wie, że naciśnięciem pedału wyzwolił pan z nieruchomości szaleństwo masy dwuch tysięcy kilogramów, która porusza się z szybkością czterdziestu metrów na sekundę?"



...jak ubogi, który nieopatrznie podbiegnie przed „Oazą" do drzwiczek doświadczonego automobilisty...

Otóż, jeżeli kierowca odpowie na takie pytanie pięknem słowem:

„Nie boję się. Nie wiem, co to trwoga. W chwili, w której trzymam kierownicę w dłoni a stopę na gazie, nie znam uczucia strachu".

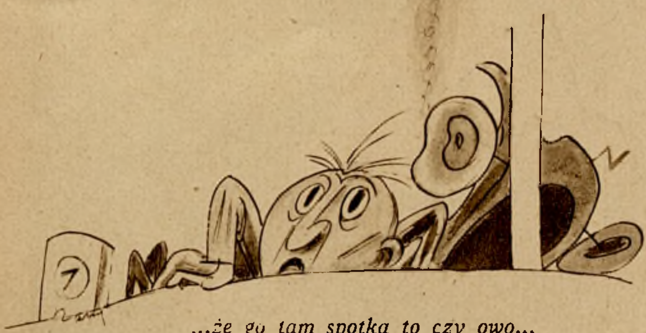
Otóż jeżeli kierowca tak odpowie na pytanie, możemy w dziewięćdziesięciu wypadkach na sto kilometrów pomyśleć o nim słusznie: Jest to kierowca zły. Nie posiada głębokich walorów prawdziwego jeźdźca.

Dobremu kierowcy nie trzeba tak długo objaśniać pytania. Odpowie odrazu — „Owszem. Boję się".

Nic bardziej głupiego, jak posądzić takiego dżentelmena o tchórzostwo. Uczucie lęku nie jest jednoznaczne z tchórzostwem — może stać się przyczyną tchórzostwa, ale tak samo, jak stać się może przyczyną męstwa.

Kiedy strach spędza człowieka ze stanowiska, kiedy udaremnia mu dokonanie rozpoczętej czynności — wtedy facet jest tchórzem. Ale też naprawdę mężnym jest tylko wtedy, kiedy boi się, bo ma słuszny powód, a mimo to robi dalej swoje. Gdyby się nie bał — byłby conajwyżej lekkomyślnym głupcem.

Owóż, zły kierowca naciska gaz, rozpędza — jak powiedzieliśmy — tę straszną masę z piekielną szybkością po wyboistej szosie (ponad sto nawet asfalt jest wyboisty...) i nie boi się nic. Żal mi takiego. Nie dlatego, że go tam spotka to czy owo — bo przecie asekuracja zwróci spadkobiercom w dwójnasób, ale dlatego, że był głupi.



...że go tam spotka to czy owo...

Tchórz — wogóle nie pojedzie.

A dobry, mężny automobilista, gazować będzie tak samo, jak tamten (ten nieboszczyk...) — ale w stopie przyciskającej gaz i w dłoniach obejmujących kierownicę i w piersi pochylonej wprzód odczuwać będzie w sposób dorosły — strach. Strach przed stokrotnem niebezpieczeństwem tej rozkoszy, którą samowolnie wyzwolił, strach przed tysiącem możliwości, które zna, o których wie, które mnożą się, z każdym kilometrem przyspieszenia — i jechać będzie już w myśl tej wiedzy, w myśl tego lęku, z rachubą owych niebezpiecznych niespodzianek. Pozornie — pojedzie jota w jotę, gaz w gaz, tak samo, jak tamten — tyle, że pojedzie odpowiedzialnie. I tylko dlatego jest dobrym kierowcą.

Powiedzieliśmy przedtem — t. zn. ja powiedziałem a kochani czytelnicy byli łaskawi uwierzyć — iż dzisiaj, w każdym fachu, sporcie i zawodzie, różnica pomiędzy dobrą a przeciętną, to znaczy złą klasą, leży w moralnych kwalifikacjach — niekoniecznie zawsze w poczuciu lęku, ale zawsze, koniecznie, w poczuciu odpowiedzialności.



Nietylko jako zawodowy automobilista, ale także jako literat-amator mogę zapewnić was, nieznajomi czytelnicy, iż pisanie wierszy, czy feljetonów, nie przedstawia żadnych trudności.

Kiedyś było to może i trudne. Dziś — technika zawodowa postąpiła bardzo naprzód.

Wszystkie wyrazy przyzwoite są już zrymowane, wszystkie impresje dotyczące pór roku, uczuć erotycznych, oraz zjawisk przyrodniczych, są oszacowane w efekcie, najkapryśniejszy feljeton posiada szablonową kompozycję, dowcipy powtarzają się co siedem lat, zmieniają się tylko tytuł i podpis, to znaczy dwa nieważne szczegóły. Zdawałoby się — tylko siąść i pisać.

W istocie wielu dżentelmenów siada i pisze. Wiersze, feljetony, essay'e, dramaty oraz powieści. Czemuż jednak niewiele tak udatnych utworów zdarzyło się wam w życiu przeczytać, jak niniejsza pogadanka waszego ulubionego autora?

Odpowiem za was, najmilsi — niech już jeden pracuje za wszystkich.

Otóż dlatego, iż feljeton niniejszy pisałem z głębokiem poczuciem odpowiedzialności, z głęboką wiarą, iż uda mi się podnieść moralną klasę naszego automobilizmu o jedno oczko, niczem dzielny szofer, który podnosi na lewarku wóz, aby założyć na koło oponę Dunlop.

Rzecz jasna, że przed wypadkiem miał oponę marki konkurencyjnej.

TECHNIKA

PRZEDEWSZYSTKIEM — BEZPIECZEŃSTWO

Myśl przeciętnego automobilisty — gdy chodzi o bezpieczeństwo — odrazu kieruje się na hamulce. (Jest to kojarzenie — jak każde zresztą — logiczne, i nikt nie zaprzeczy, że hamulce odgrywają dużą rolę w bezpieczeństwie jazdy). Od hamulców myśl biegnie ku przestrzeganiu sygnałów normujących ruch kołowy — każdy zaraz sobie przypomina nieszczęśliwe wypadki. Dalej kojarzy się nadmierna szybkość jazdy, lub rozwinięcie szybkości np. na nieodpowiedniej drodze.

Ogół nie zdaje sobie sprawy z tego, że bezpieczeństwo jazdy jest w dużej mierze zależne od opon.

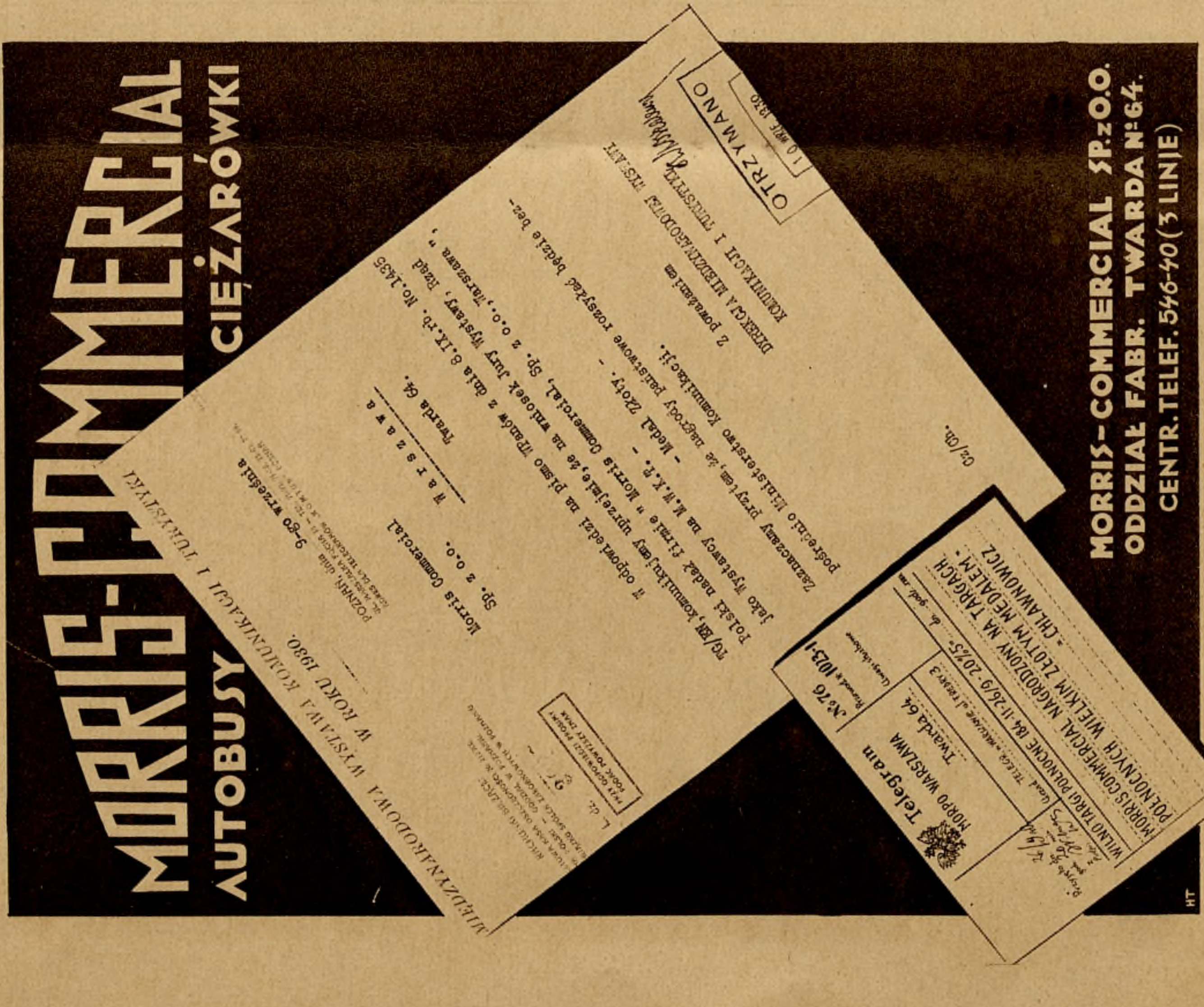
Zastanówmy się nad t. zw. profilem protektora. Wiele osób mniema np. że profil jest ozdobą opony. Nie wiedzą naogół, że profil jest dziś — w każdej dużej fabryce — wynikiem doświadczeń, nabytych nietylko w laboratorjach, ale w najcięższych nawet warunkach drogowych. O profilu bowiem decyduje zarówno dążenie do możliwie największej trwałości opony, jak i do zawarowania maximum bezpieczeństwa.

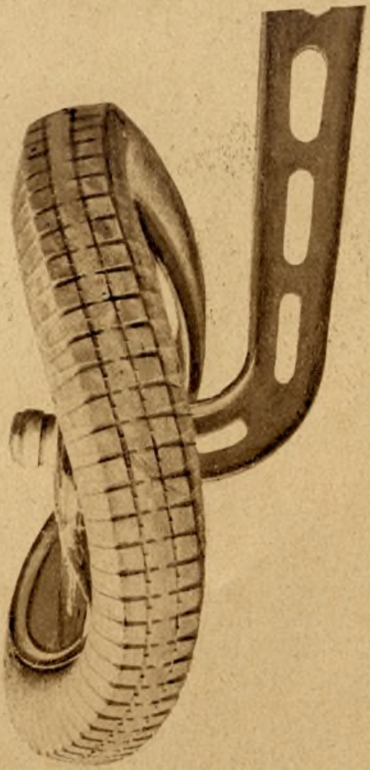
Rzecz prosta, żaden profil nie może zapobiec niebezpieczeństwu poślizgu; ale nie ulega wątpliwości, że ustalony po naukowem badaniu profil zmniejszył je do minimum.

Istnieje ścisły związek pomiędzy ryflowanym profilem a bezpieczeństwem hamowania. Opona, zaopatrzona w odpowiedni profil, zapewnia większe bezpieczeństwo przy hamowaniu np. na śliskich drogach, i pozwala na lepsze wykorzystanie hamulców. Jest to bardzo ważny punkt. Kierowca zupełnie pewny co do działania hamulców, może się zawieźć na oponach, których profil nie jest przystosowany do hamowania na śliskiej drodze.

W swoich badaniach i eksperymentach, fabryki opon liczyły się z wszystkiemi czynnikami bezpieczeństwa jazdy. Badano przeznaczone do doświadczeń opony na wszystkich możliwych drogach i w najróżniejszych warunkach. I, poza profilem, badano w głównej mierze metody montowania opon.

Przed rozwojem i ogólnem przyjęciem nowoczesnej opony-drutówki, na obręczy o głębokiem łożysku, nigdy nie było wykluczone, że opona spadnie z obręczy, powodując wypadek. Dawniej, wskutek stopniowego zmniejszania ciśnienia, wywołanego n. p. przekłuciem — opona nie trzymała się na obręczy. Opona-drutówka zapewnia pod tym względem pełne bezpieczeństwo. Dziś jest wyposażonych w ten nowy typ opon 90% samochodów angielskich.





Powyższa opona Dunlop nie spadła z obręczy (o wgłębionem łożysku) w ciągu tygodnia po wypadku

Niestety, cała ta inwencja w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa jazdy, i nawet urzeczywistnienie doskonałych warunków, rozbija się — u nas zwłaszcza — o niezrozumiałe wprost niedbalstwo, czy też źle pojętą oszczędność, wystawiającą na szwank życie człowieka.

Badając opony n. p. na postojach samochodowych, często można zauważyć, że wiele wśród pracujących jeszcze opon jest już niezdatnych do użytku. Oszczędność, czy niedbalstwo niektórych automobilistów dochodzi nawet do tego stopnia, że opona póty pozostaje w użyciu, póki nie stała się zupełnie gładka! Ileż taksówek zwłaszcza jedzie na oponach bez protektora!

Każdy kierowca, dbający o bezpieczeństwo, powinien zwrócić na to uwagę. W obecnej właśnie porze roku należy zmienić zużyte opony na nowe, o ostrym profilu, ponieważ drogi — suche i bezpieczne rano — często stają się zdradliwe z nastaniem wieczora. Każdy kierowca również powinien dbać o prawidłowe ciśnienie. Po ukazaniu się opon balonowych, wielu kierowców było zdania, że należyte pompowanie stało się mniej ważną rzeczą. Jest to oczywisty błąd, gdyż — o ile przy wysokiem ciśnieniu n. p. 4 lub 5 atm., niedopompowanie ½ atm. stanowiło brak zaledwie 1/8 względnie 1/10 — przy niskiem ciśnieniu w oponach balonowych, niedopompowanie ½ atm. na 2 lub 2½ stanowi już ogromny brak 1/4 względnie 1/5. Przestrzeganie należytego ciśnienia wiele zdziała w kierunku zapewnienia maximum bezpieczeństwa.

MACINLOP W POLSCE

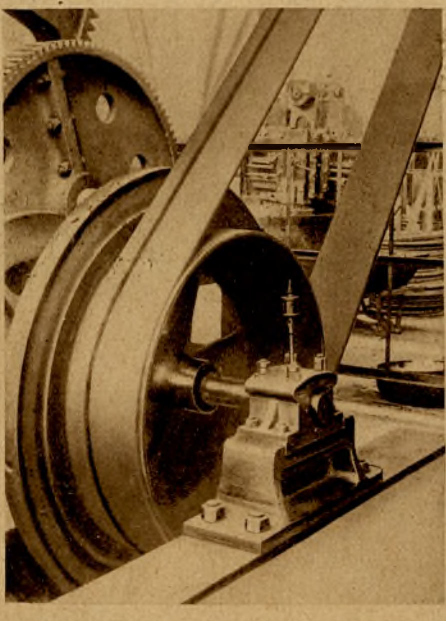
poleca ze swoich dobrze zaopatrzonych składów w Warszawie

Pasy transmisyjne oraz

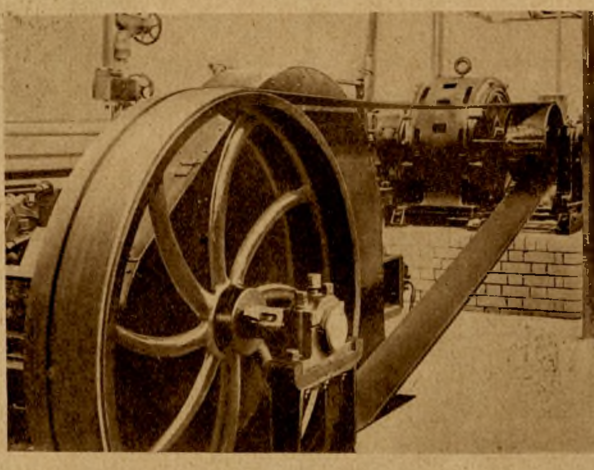
BALATA

gumowe transportery

wszelkich wymiarów nadające się do wszystkich gałęzi przemysłu



Pas Macinlop „Forte“ — transmitujący siłę 60 HP., poruszający sztancę 100-tonnową.,



Pas Macinlop „Forte“ — transmitujący siłę 100 HP., poruszający 3 pompy hydrauliczne.

MACINLOP W POLSCE
SPÓŁKA Z OGR. ODP.
ALEJA UJAZDOWSKA 49
WARSZAWA

KRONIKA SPORTOWA



Uczestnicy Raidu K. K. M. Od lewej do prawej: pp. Ludwik Guśniarski (12), Stefan Wanicki (13), Jerzy Bar (14), Józef Rozpędzik (15), Tadeusz Gąska (16), Juljan Kocwa (17),— wszyscy na Dunlopach.

MOTOCYKLIZM

JESIENNY RAID MOTOCYKLOWY K. K. M.

Dzięki owocnej działalności Krakowskiego Klubu Motocyklowego, sport motocyklowy w Krakowie prosperuje. Drugi z rzędu raid krakowski — zamykający sezon — zgromadził ogromną ilość zawodników. Osiągnięte wyniki stoją na bardzo wysokim poziomie.

Kategorja do 250 cmc. 1) Zakrzewski na „DKW", (opony Dunlop) 117 pkt. 2) Hellerówna, na „Francis Barnett" (opony Dunlop) 102 pkt.

Kategorja do 600 cmc. 1) Wojda, na B. S. A.„" (opony Dunlop) 137 pkt., 2) Bahr, na „Ariel" (opony Dunlop) 136 pkt., 3) Richter, na „Dunelt" (opony Dunlop) 135 pkt.

Kategorja ponad 600 cmc. 1) Sroczyński, na „Indian", 127 pkt., 2) Hołuj S., na „Harley" 118 pkt.

Motocykle z przyczepkami ponad 600 cmc. 1) Damski, na „Harley" (opony Dunlop) 136 pkt., 2) Pizel, na „Harley" 119 pkt.

Najlepszy wynik raidu, zarazem najlepszy wynik motocykli solowych, uzyskał p. Wojda — na „B. S. A." (opony Dunlop), osiągając 137 pkt. — W kategorji motocykli z przyczepkami, pierwszy w ogólnej klasyfikacji — Damski, na „Harley" (opony Dunlop), 136 pkt.

ZAWODY MOTOCYKLOWE W MONTHLERY.

Na słynnym torze automobilowym w Monthlery pod Paryżem rozegrane zostały wielkie motocyklowe zawody międzynarodowe o wielką nagrodę Francji. W kategorji motocykli 500 cmc pierwsze miejsce zdobył Rinier jadący na Rudge (opony Dunlop), mając czas 1 godz. i 50 sekund na 100 klm. W kategorji motocykli z wózkami wygrał Sandford na samochodzie marki Sandford (opony Dunlop) w czasie 1:02:17 — szybkość 96.8 km na godz.



P. Zygmunt Zakrzewski, na „D. K. W." (opony Dunlop) I-szy w kategorji do 250 cmc.

ORYGINALNE ZAWODY W ŁODZI.

W ostatnich dniach października rozegrano w Łodzi oryginalne zawody drużynowe motocyklowe, zorganizowane przez sekcję motocyklową Unionu. W zawodach tych wzięło udział 7 drużyn i 46 maszyn. Oryginalność tych zawodów polegała na tem, że marszrutę drużynom nadawano zapomocą fal ra-



P. Richter, na „Dunelt" (opony Dunlop) III-ci w kat, do 600 cmc.

djowych. Należy zaznaczyć, że przeszło 90% zawodników jechało na oponach Dunlop.

OSTATNIE TOROWE ZAWODY MOTOCYKLOWE W STOLICY.

W końcu ub. m. rozegrano na torze Legji ostatnie w sezonie motocyklowe zawody torowe, przyczem do biegu 3 klm stanęło trzech zawodników. Bezkonkurencyjne zwycięstwo odniósł najlepszy zawodnik Legji, Frankowski, pokrywając dystans 3 klm w czasie 1:42, i bijąc wszystkich swych współzawodników o całe okrążenie. Frankowski, który jechał na oponach Dunlop, osiągnął szybkość 100.5 km na godzinę, jadąc ze startu z miejsca.

AUTOMOBILIZM

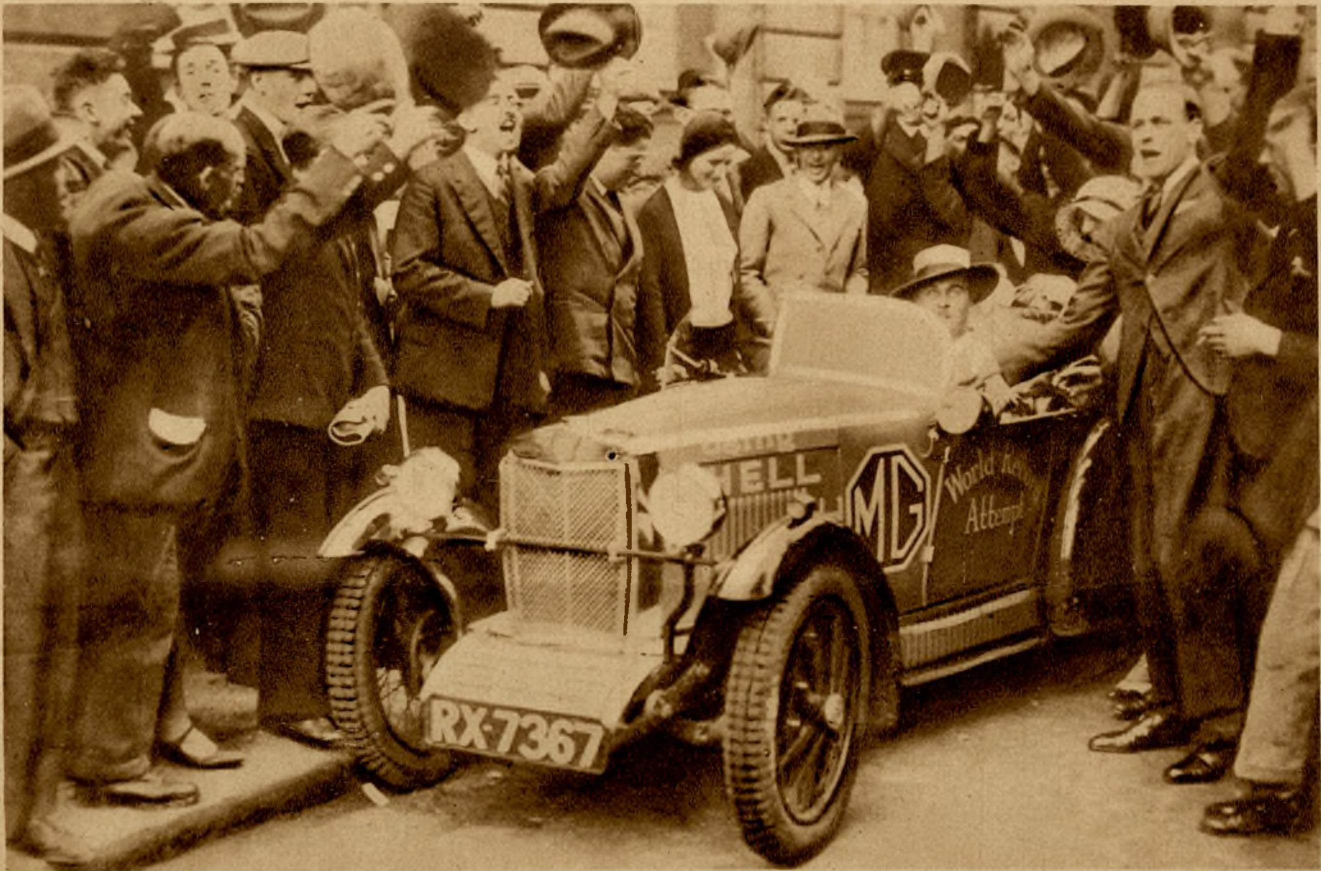
GRAND PRIX AUTOMOBILOWY W HISZPANJI. W San Sebastian rozegrano wielkie zawody automobilowe pod nazwą Grand Prix. Zawody odbyły się w obecności króla, który dokonał rozdania nagród. Pierwsze miejsce zdobył Włoch Varzi na maszynie Maserati (opony Dunlop), który osiągnął czas 3 godz. 43 min. 5 sek., jadąc z szybkością 135.2 klm na godzinę. Drugie miejsce zdobył Włoch Maggi, również na Maserati (opony Dunlop), mając czas 4:05:03.

CARACCIOLA — MISTRZ GÓRSKI EUROPY 1930. Tuż po zakończeniu tegorocznych automobilowych mistrzostw Europy górskich, w których pierwsze miejsce w kategorji sportowej zdobył Niemiec Caraciolla, rozeszły się pogłoski o przeniesieniu się Caraccioli z firmy Mercedes do włoskiej firmy Alfa-Romeo. Caracciola pozostaje jednak „wierny" Mercedesowi i w roku przyszłym znów jeździć będzie na maszynie tej marki a oponach Dunlop.

GÓRSKIE MISTRZOSTWA EUROPY 1931. Kalendarzyk górskich automobilowych mistrzostw Europy w roku 1931 przedstawia się jak następuje:

17. V. bieg w Rambasada (Hiszpanja)
31. V. Zbraslav-Jiloviste (Czechosłowacja)
7. VI. Malchamps (Belgja)
14. VI. Kessel (Niemcy)
5. VII. Cenis (Włochy)
11. VII. Shelsey (Anglja)
16. VIII. WYŚCIG TATRZAŃSKI (POLSKA)
•23. VIII. Bernina (Szwajcarja)
30. VIII. Ventoux (Francja)
13. IX. Semmering (Austrja)
20. IX. Svab (Węgry)
27. IX. Feleac (Rumunja).

199.2 KM. NA GODZINĘ. Podczas zawodów automobilowych w Tuluzie, Dreyfus na 3 litrowym Bugattim osiągnął na 1 km. czas 30.2, jadąc z szybkością 199.2 km na godzinę.



Pyjamy, szczoteczki do zębów, rewolwer i opony Dunlop — oto całkowite uzbrojenie dwu Anglików kapitana Hay'a i p. Woolveridge'a, którzy odbywają podróż dookoła świata.



Lewar, wynaleziony przez słynnego rekordzistę, kpt. Malcolm Campbell.

TENNIS

Tennis w Polsce w sezonie 1930 znacznie się rozwinął. Był to pierwszy sezon wyraźnych sukcesów naszego białego sportu; poraz pierwszy bowiem w jego historji wygraliśmy, w tym roku, kolejkę w rozgrywkach o puhar Davisa. Pozatem mamy do zanotowania zwycięstwa, na forum międzynarodowem, Jędrzejowskiej i M. Stolarowa. Ostatnie zwłaszcza wyniki Jędrzejowskiej w Meranie, pozwalają rokować jej świetną przyszłość — a i dziś już śmiało można ją zaliczyć do pierwszej klasy europejskiej. Jędrzejowska zwyciężyła w Meranie Payot, mistrzynię Szwajcarji, zdobywczynię puharu Lenza — w walce z Cilly Aussem zaś (jedną z najlepszych rakiet świata) miała nawet match-ball!

Z panów najlepsze wyniki osiągnął Maks Stolarow. Od czasów Kleinadla, Jana Kowalewskiego, a potem St. Czetwertyńskiego, wygrana jego z Kehrlingiem jest pierwszem zwycięstwem polskiego gracza nad rakietą światowej sławy. Tłoczyński, mistrz Polski, nie ma poza zwycięstwem nad Mishu tak dobrych wyników. Ale Tłoczyński zdobył mistrzostwo Polski, bijąc Stolarowa i górując nad nim większem opanowaniem nerwów, większą zawziętością w grze.

3-cie miejsce należy się bezsprzecznie Jerzemu Stolarowowi.

Doskonale zapowiadają się Hebda i Witman. Warmiński natomiast, który tyle budził nadziei — mając nadto bardzo dobre warunki fizyczne — nie zrobił postępów w tym sezonie.

Z pań na wyróżnienie zasługuje Volkmerówna, która — przez zwycięstwo nad mistrzynią Austrji — wysunęła się na czoło naszych tennisistek, oraz dobrze zapowiadająca się Lilpopówna.

Ale ograniczamy się do krótkich wzmianek o poszczególnych graczach i bynajmniej nie uważamy, że wszyscy zasługujący na wyróżnienie zostali wymienieni.

Dużo zdziałały w tym roku władze związkowe. Zwłaszcza czołowi nasi gracze powinni być wdzięczni P. Z. L. T. za tyle dostarczonych im możliwości zmierzenia się z pierwszą klasą europejską. Ale władze — względnie zarządy klubów — chcąc zdecydowanie podnieść poziom białego sportu w Polsce, powinni zająć się sprowadzeniem dobrych trenerów, oraz sprawą budowy kortów krytych, które umożliwiłyby naszym graczom systematyczny trening. *W. M.*

JĘDRZEJOWSKA i TŁOCZYŃSKI JADĄ NA RIWIERĘ. Światowej sławy tennisistka polska, p. Jadwiga Jędrzejowska i mistrz Polski, Ignacy Tłoczyński, (Legja) weźmie udział w ciągu sezonu zimowego w turniejach tennisowych na Riwierze.

240 TURNIEJÓW TENNISOWYCH GRANO PIŁKAMI DUNLOP. Piłkami tennisowemi Dunlop grano ogółem — w bieżącym sezonie — 240 większych turniejów tennisowych, przyczem do najważniejszych zalicza się finał europejski puharu Davisa (Włochy — Stany Zjednoczone) i finał główny o puhar Davisa pomiędzy Francją i Stanami Zjednoczonemi.

KOLARSTWO

PROJEKTY ŚWIETNEGO KOLARZA BELGIJSKIEGO RONNSE'A. Dwukrotny szosowy kolarski mistrz świata w latach 1928 i 1929, Belgijczyk Ronnse, zamierza w roku przyszłym, poza licznymi startami w mistrzostwach różnych krajów, przygotowywać się specjalnie do szosowego mistrzostwa świata. Ronnse stanie poraz pierwszy również do biegu dookoła Francji. Ronnse wygrał w roku ubiegłym mistrzostwo asów na trasie Bordeaux-Paryż, wygrał bieg pod nazwą »Grand Prix Wolber«, oraz tryumfował w Grand Prix dla zawodowców. W mistrzostwie świata zajął on trzecie miejsce. Ronnse używa opon Dunlop.

PANTOFLE TENNISOWE



ANGIELSKIEJ FABRYKI
DELA RUBBER Co Ltd., LIVERPOOL
(MARKI DELA-SPORT i in.)

W WIELKIM WYBORZE FASONÓW I GATUNKÓW

POLECA

MACINLOP w POLSCE
SPÓŁKA Z OGR. ODPOW.
WARSZAWA, AL. UJAZDOWSKA 49



KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA

ma zapewniony obecnie

RACJONALNY ROZWÓJ

dzięki wprowadzeniu na rynek polski nowego, długiego — o rozstawieniu osi 4 m. 25 i nośności brutto 2.500 kg — podwozia autobusowego

CITROËN

Nośność brutto

2.500 kg.

◆

Rozstawienie osi

4 m. 25

Podwozie, nadające się do budowy autobusu o bardzo dużej powierzchni karoseryjnej, bardzo trwałe, kosztuje tylko

zł. 14.900·—

stanowi więc bardzo korzystny interes dla przedsiębiorcy.

Publiczność, korzystająca z takiego autobusu, ma zagwarantowaną bezpieczną, szybką, wygodną i regularną komunikację.

Udało się zatem pogodzić wymagania publiczności z interesem przedsiębiorcy.

POLSKIE TOW. SAMOCHODOWE CITROEN WARSZAWA, CZERNIAKOWSKA 199

Telefon: 540-77.



Kto potrafi, niech obliczy! (Samochody nad plażą w San-Francisco).

Adres Redakcji i Adm.: Warszawa, Al. Ujazdowska 49, Tel. 428-97/8/9. Red. przyjmuje we wtorki od 12—1. Ceny ogłoszeń: 1/1 800 zł., 1/2 400 zł., 1/4 250 zł. Strona okładkowa 50% drożej. — Cena prenumeraty: półr. zł. 1·50, kwartalnie zł. 0·75. Opłata poczt. uiszczona ryczałtem. Cena numeru pojedynczego 30 gr.
Redaktor: Dr. H. Załszupin. — Wydawca: Polska Spółka Akcyjna Dunlop Rubber Company S. A.
Rotograwjura Drukarni Narodowej w Krakowie.